

Wie anfechtbar sind die Messergebnisse der Polizei bei Geschwindigkeitsverstößen im Straßenverkehr?

Beigesteuert von Udo Reissner
Sonntag, 21. Februar 2016

Rechtsanwalt Udo Reissner,

Rechtsanwalt Udo Reissner, Fachanwalt Verkehrsrecht Augsburg, identifiziert hier mögliche Fehlerquellen und die Einspruch-Chancen gegen Messergebnisse bei den häufigsten zur Anwendung kommenden Geschwindigkeits-Messgeräten und -Messverfahren der Polizei.

Für die Feststellung von Geschwindigkeitsverstößen im Straßenverkehr durch die Polizei oder Kommunen kommen unterschiedliche Messmethoden zur Anwendung. Sofern die zum Einsatz gekommenen Geräte von der Technisch-Physikalischen Bundesanstalt eine Zulassung erhalten haben, ist nach der Rechtsprechung von einem standardisierten Messverfahren auszugehen, wenn die Messung entsprechend den Herstellervorgaben unter Beachtung der Gebrauchsanweisung und von dafür ausreichend geschultem Personal durchgeführt wurde. Unter diesen Voraussetzungen geht die Rechtsprechung davon aus, dass die Bedingungen der Anwendbarkeit und der Ablauf durch ein vereinheitlichtes technisches Verfahren so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind.

Vereinfachte Tatsachenfeststellung bei standardisierten Messverfahren

Ist ein bestimmtes Messverfahren einmal von der Rechtsprechung als standardisiertes Messverfahren anerkannt, führt dies im gerichtlichen Verfahren dazu, dass die Anforderungen an das, was das Gericht festzustellen hat, herabgesetzt sind. Es ist dann erforderlich, aber auch ausreichend, wenn im Urteil die nachfolgenden Punkte festgestellt werden:

1. Art des konkret gewählten Messverfahrens

2. Messergebnis

3. (teilweise) Berechnung der Toleranz

Darüber hinausgehend muss sich das Gericht nur dann intensiver mit der Messung beschäftigen, wenn konkrete Anhaltspunkte für Messfehler gegeben sind, die entsprechend in das Verfahren eingeführt werden müssen. Der grundsätzlich auch im Bußgeldverfahren zu beachtende Amtsermittlungsgrundsatz wird demnach bei Annahme eines standardisierten Messverfahrens eingeschränkt.

In allen Fällen des standardisierten Messverfahrens ist die Verteidigung gegen den Vorwurf eines Geschwindigkeitsverstosses demnach besonders aufwendig und ohne detailliertes Fachwissen eines Fachanwalts für Verkehrsrecht oder Strafrecht kaum lösbar, so Fachanwalt für Verkehrsrecht und Strafverteidiger Udo Reissner aus der Kanzlei Reissner, Ernst & Kollegen in Augsburg und Starnberg.

Die Rechtsprechung hat mittlerweile nahezu alle gängigen Geschwindigkeitsmessgeräte als standardisiertes Messverfahren anerkannt. Dies führt im Einspruchsverfahren dazu, dass der bloße Einwand, die Messung könne nicht stimmen, nicht ausreichend ist. Vielmehr ist es erforderlich, dass die Messung (in der Regel durch einen hierauf spezialisierten Rechtsanwalt bzw. Fachanwalt für Verkehrsrecht oder Strafrecht oder / und einen Sachverständigen) bis ins Detail überprüft wird und Unregelmäßigkeiten im Einspruchsverfahren bei Gericht vorgetragen werden. Dieser Umstand macht es häufig erforderlich, einen Sachverständigen hinzu zu ziehen. Die Kosten hierfür werden in der Regel von den Rechtsschutzversicherern übernommen, wie Rechtsanwalt Udo Reissner, der als ADAC-Vertragsanwalt auf eine Vielzahl von Bußgeldverfahren zurückblicken kann betont.

Die wichtigsten ausgewählten Messverfahren sollen hier in kurzer und nachvollziehbarer Form vorgestellt werden. Im Ergebnis wird es aufgrund dieses sehr komplexen Themas aber nur möglich sein, die Grundprinzipien darzustellen.

1. Radarmessung

Eines der am häufigsten angewandten Messverfahren bei der Überwachung der Geschwindigkeit im Straßenverkehr ist die Radarmessung. Das Prinzip dabei ist der sogenannte Doppler-Effekt. Dabei wird vom Sender des Messgerätes ein gebündelter Radarstrahl ausgestrahlt. Wenn nun ein bewegliches Objekt im Straßenverkehr also ein Fahrzeug in dieses Strahlungsfeld hineinführt, wird ein Teil der Radarwellen reflektiert und von der Antenne wieder aufgenommen. Da sich das gemessene Fahrzeug bewegt, tritt eine Änderung der Frequenz zwischen der ausgesandten und der reflektierten Strahlung ein (Doppler-Effekt), deren Größe proportional der Geschwindigkeit des gemessenen Fahrzeugs ist. Auf diese Weise kann die Geschwindigkeit gemessen werden.

Die am meisten verbreiteten Blitzer für Geschwindigkeitsmessungen mit Radar sind:

1.1.1. Traffipax Speedophot

Dieses Messgerät wird sowohl in stationären Anlagen als auch mobil eingesetzt. Es kann nach der Bedienungsanleitung sogar in fahrenden Polizeifahrzeugen zum Einsatz kommen. Auch dieses Messgerät nutzt den Doppler-Effekt.

Messfehler können bei diesem Messgerät insbesondere dann auftreten, wenn die Messstelle nicht richtig eingerichtet wurde, was beispielsweise dann der Fall ist, wenn das Messgerät nicht parallel zur Fahrbahn zum Beispiel an einer stark gekrümmten Kurve oder mit nicht justierter Antenne aufgebaut wird. Darüber hinaus müssen ein Mindestabstand zur Fahrbahn, eine Aufstellhöhe von mindestens 40 cm und ein gewisser Messwinkel eingehalten werden. Insbesondere der erforderliche Messwinkel ist häufig dann nicht mehr gegeben, wenn sich das gemessene Fahrzeug im Zusammenhang mit einem Überholvorgang beim Aus- oder Einscheren befindet.

Typische Messfehler des Traffipax Speedophot entstehen gelegentlich auch dann, wenn sich in unmittelbarer Nähe grobflächige Gegenstände befinden, die dazu geeignet sind, Radarstrahlen zu reflektieren. Dies kann beispielsweise

dann der Fall sein, wenn der Radarstrahl an größeren Metallflächen (z.B. Leitplanken, geparkten Autos) reflektiert wird. Erste Hinweise darauf können in der Akte befindlichen Messfotos und Kalibrierungsfotos geben.

Im Rahmen der Überprüfung des Messvorgangs, bei der wir uns häufig der Unterstützung durch einen Sachverständigen bedienen, wird neben den Messfotos und den Kalibrierungsfotos auch der Eichschein des Messgerätes kontrolliert. Darüber hinaus wird überprüft, ob die Messstelle entsprechend der Bedienungsanleitung eingerichtet und das Messgerät dementsprechend verwendet wurde.

1.2.2 Multanova VR 6F

Auch das Multanova VR 6F ist ein Messgerät, das nach dem Radarmessverfahren arbeitet.

Es kann sowohl innerhalb eines Fahrzeugs als auch am Straßenrand auf einem Stativ eingesetzt werden, wobei dann in beide Fahrtrichtungen gemessen werden kann.

Das Gerät sendet von einem Sender konstant elektromagnetische Wellen mit einer Frequenz von 34,3 GHz aus, die von einem einfahrenden Fahrzeug reflektiert und an die Antenne wieder zurückgeleitet werden. Auch hier treten beim Auftreffen auf den reflektierenden Gegenstand Frequenzänderungen ein (Doppler-Effekt), aus denen sich die Geschwindigkeit des gemessenen Fahrzeugs ablesen lässt.

Da auch dieses Messverfahren bildgebend ist, lassen sich Messfehler in der Regel nachvollziehbar herausarbeiten.

Mögliche Messfehler mit dem Multanova VR 6F sind ? wie bereits beim Traffipax Speedphot ? Winkelfehler. Die Geschwindigkeitsmessung ist nach der Bedienungsanleitung nur dann verwertbar, wenn der Radarstrahl in einem rechten Winkel auf das Fahrzeug trifft. Messfehler sind vor diesem Hintergrund möglich, wenn sich das gemessene Fahrzeug zum Zeitpunkt der Messung in einem Spurwechsel befand ? z.B. beim Aus- und Einscheren nach einem Überholmanöver ? oder das Messgerät nicht parallel zur Fahrbahn oder an einer stark gekrümmten Kurve aufgestellt wurde. Auch hier müssen Aufstellhöhe und Abstand zur Fahrbahn der Bedienungsanleitung entsprechen.

Im Rahmen der Überprüfung des Messvorgangs ist bei der Bußgeldbehörde die Akte anzufordern. Die Kalibrierungsfotos und die Messfotos lassen erste Rückschlüsse darauf zu, ob sich ein Messfehler eingeschlichen haben könnte.

2. Lasermessung

Lasermessgeräte arbeiten nach dem Prinzip des Infrarotlichtimpulses. Das Messgerät sendet dabei permanent Laserpulse in einer Entfernung zwischen 10 und 70 Metern ab. Diese Infrarot-Laserpulse werden von in den Messstrahl einfahrenden Fahrzeugen reflektiert. Aus der zeitlichen Differenz zwischen dem Senden und dem Empfangen des Infrarot-Laserpulses kann das Messgerät die Geschwindigkeit des Fahrzeugs berechnen.

In der Praxis kommen im süddeutschen Raum im Wesentlichen die nachfolgenden Messgeräte zum Einsatz:

2.1.1 PoliScan Speed

Das PoliScan Speed kann sowohl in stationären Anlagen als auch mobil verwendet werden.

Die Verwertbarkeit von Messungen mit dem PoliScan Speed wird in der Rechtsprechung nicht einheitlich gesehen. Insbesondere ist teilweise strittig, ob es sich bei Messungen mit diesem Gerät um ein standardisiertes Messverfahren handelt. Hintergrund ist der, dass das System nicht ausreichend transparent und nachvollziehbar die Messwertbildung darstellt. Zwar hat die Physikalisch-Technische Bundesanstalt dem Gerät eine Zulassung erteilt, es lässt sich jedoch durch einen Sachverständigen die Messwertbildung kaum nachprüfen, weil der Hersteller die Herausgabe hierzu erforderlichen Detailinformationen verweigert.

Obwohl dies technisch möglich wäre, wird beim PoliScan Speed das Beweisfoto nicht zum Zeitpunkt der Messung, sondern erst nach der eigentlichen Messung aufgenommen. Dies führt vor allem bei hohem Verkehrsaufkommen zu Problemen mit der Zuordnung des Fahrzeugs, das die Messung ausgelöst hat. Aus diesem Grunde hat der Hersteller im Messfoto einen sogenannten Auswerterrahmen installiert, der jedoch in der Rechtsprechung ebenfalls umstritten ist.

2.2.1 Riegl FG 21 ? P

Auch dieses Messgerät arbeitet nach dem oben beschriebenen Laserprinzip. Wesentliches Problem bei der Überprüfung von Messungen mit diesem Gerät ist der Umstand, dass das Gerät kein Beweisfoto anfertigt ? obwohl dies technisch möglich wäre.

Gerade dieses Messgerät führt bei Betroffenen deswegen immer wieder dazu, dass der Eindruck entsteht, abgezockt zu werden. Rechtsanwalt Udo Reissner kritisiert deswegen seit Jahren die fehlende Bildgebung, auch vor dem Hintergrund der oft im Raum stehenden Abzockervorfälle, die durch derartige Messverfahren, die ohne Beweisfoto arbeiten, geschürt werden.

Beweisfoto: Fehlanzeige. Das Riegl FG 21 ? P ist nur für den mobilen Einsatz geeignet und kann als Hand-Laser-Pistole frei oder abgestützt gehalten bzw. auf einem Stativ aufgebaut eingesetzt werden.

Da von der Messung selbst kein Beweisfoto gefertigt wird, ist es insbesondere beim Riegl FG 21 ? P von besonderer Bedeutung, das Messprotokoll auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu überprüfen. In aller Regel wird jedoch der Inhalt der angeforderten Bußgeldakte nicht dazu ausreichen, die Richtigkeit der Messung ausreichend überprüfen zu können. Vielmehr ist zu erwarten, dass die Befragung des Messbeamten zur Messung in der gerichtlichen Hauptverhandlung des Bußgeldverfahrens nötig sein wird.

Größte Fehlerquelle bei diesem Messgerät ist die Zielgenauigkeit. Um Fehler in diesem Bereich möglichst auszuschließen, sind vor Beginn mehrere Tests durchzuführen, insbesondere der Test der Visiereinrichtung.

3. Lichtschranken

Die Funktionsweise dieser Messgeräte beruht auf einer einfachen Weg-Zeit-Messung. Durch den Messsensor des Gerätes werden über eine bestimmte Strecke Helligkeitsunterschiede wahrgenommen, sodass sich die Messung in technischer Hinsicht darauf beschränkt, die Zeit für den bekannten Ablauf der Messsensoren und hieraus die Geschwindigkeit zu errechnen.

Am weitesten verbreitet ist der Einseitensensor ESO ES 3.0.

Bei diesem Messgerät sind im Abstand von jeweils 25 cm drei Helligkeitssensoren auf dem Sensorkopf montiert. Diese Sensoren messen, wie lange das gemessene Fahrzeug benötigt, um den Abstand von 25 cm hinter sich zu bringen. Die Messungen zwischen den verschiedenen Sensoren werden dann miteinander verglichen und ab einer Übereinstimmung von mindestens 75 % ist die Anlage ein Beweisfoto aus. Dieses Beweisfoto wird nicht unmittelbar zum Zeitpunkt der Messung angefertigt, sondern erst 3 Meter nach der Messung. Dieser Umstand führt in der Praxis immer wieder zu Zuordnungsproblemen, da nicht immer sichergestellt werden kann, dass das auf dem Lichtbild abgebildete Fahrzeug auch das Fahrzeug ist, das 3 Meter zuvor die Messung ausgelöst hat.

Insbesondere bei starkem Verkehr, wenn mehrere Fahrzeuge gleichzeitig in den Sensorbereich einfahren, ist das Messergebnis stark fehlergefährdet.

Im Rahmen der Überprüfung des Messvorgangs sind neben dem Messfoto selbst auch die Kalibrierungsfotos und die fotografische Dokumentation der Fotolinie einer genaueren Prüfung zu unterziehen. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Bedienungsanleitung des Herstellers zur Einrichtung des Messgerätes vom Messpersonal zu beachten. Dies ist zum Beispiel dann nicht der Fall, wenn der Messsensor nicht korrekt unter Zuhilfenahme der sich auf dem Messgerät befindlichen Wasserwaage zur Fahrbahnneigung ausgerichtet wurde.

Ä

Ä

Rechtsanwalt Udo Reissner, Strafverteidiger, Fachanwalt für Verkehrsrecht, ADAC-Vertragsanwalt und Schwacke Vertragsanwalt

Ä

Hier finden Sie weitere Informationen zum Verkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht
? Fachanwalt Verkehrsrecht, Verkehrsstrafrecht

? Strafverteidiger in Verkehrsstrafsachen

? Ordnungswidrigkeiten und Bußgeld

? Fahrverbot, Fahrerlaubnis-Entzug und MPU

? EU-Fahrerlaubnis

? Punktesystem: Das neue Fahreignungsregister

? 7/24-Strafverteidiger-Notdienst: Tel. 01 60 / 963 825 41. Sofort-Kontakt statt voreiliger Aussagen!

? Aktuelle Urteile

? Blog Verkehrsrecht / Fahrerlaubnisrecht

? Pressemeldungen Verkehrsrecht / Fahrerlaubnisrecht

Ä

Bildrechte: Shotshop.com / Edler; RAe Reissner et al.

Ä

Lesen Sie mehr in der Original-Quelle ...